

13. 06. 84

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

EntschlieÙung zu GemeinschaftsmaÙnahmen zur Sanierung der Binnenschiffahrt

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- A. in Kenntnis des EntschlieÙungsantrags von Herrn Vandewiele u. a. zu GemeinschaftsmaÙnahmen zugunsten der Binnenschiffahrt (Dok. 1-263/83),
- B. unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 11. Mai 1979¹⁾ zu möglichen MaÙnahmen zur Sanierung der Binnenschiffahrt,
- C. unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 9. Juli 1982²⁾ zu den BinnenwasserstraÙen in der Gemeinschaft,
- D. alarmiert durch die ernsten Probleme, denen sich die Binnenschiffahrt gegenübersieht, insbesondere den strukturellen Kapazitätsüberhang,
- E. im BewuÙtsein der dringenden Notwendigkeit, auf Gemeinschaftsebene mit allen Mitteln auf die Sanierung dieses Verkehrssektors hinzuarbeiten,
- F. verärgert darüber, daÙ es nicht zu dem Vorschlag der Kommission vom 7. Oktober 1983 für einen BeschluÙ des Rates über ein gemeinsames Vorgehen einiger Mitgliedstaaten in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bei der Ausarbeitung von MaÙnahmen zur Beseitigung des strukturellen Kapazitätsüberhangs in der Rheinschiffahrt und zur Verhütung neuer Kapazitätsüberhänge³⁾ konsultiert wurde,
- G. in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. 1-43/84),
 - 1. stellt mit Bedauern fest, daÙ sich die Lage auf dem Markt für Binnenschiffahrtstransportleistungen in den letzten Jahren ständig verschlechtert hat, was deutlich wird aus

1) ABl. Nr. C 140 vom 5. Juni 1979, S. 169

2) ABl. Nr. C 238 vom 13. September 1982, S. 102

3) KOM(83) 582 endg.

- dem weiteren Rückgang des Anteils der Binnenschifffahrt am Gesamttransportaufkommen,
 - dem ständigen Rückgang der Zahl der Schiffer, Fahrzeuge und Unternehmen in der Binnenschifffahrt und
 - der ständig abnehmenden Rentabilität der Binnenschifffahrtsunternehmen;
2. bringt seine ernste Besorgnis über den in bedenklichem Maße zunehmenden strukturellen Kapazitätsüberhang beim Schiffsraum zum Ausdruck, der
- dazu führt, daß immer länger auf Fracht gewartet werden muß,
 - eine immer geringere Auslastung der Fahrzeuge bedingt,
 - Frachttarife bewirkt, die nicht mit dem Anstieg der Betriebskosten Schritt halten, und dadurch
 - den Fortbestand etlicher Unternehmen gefährdet, insbesondere der Partikulierschiffer, die mit ihrem Schiff gleichzeitig ihre Wohnung zu verlieren drohen;
3. ist der festen Überzeugung, daß bei rechtzeitiger Durchführung geeigneter gemeinschaftlicher Bestimmungen für die Binnenschifffahrt die heutige Krise auf diesem Sektor zwar nicht abgewendet worden wäre, jedoch keinesfalls ein solches Ausmaß angenommen hätte;
4. mißbilligt es daher nachdrücklich, daß die Kommission den vielen in der genannten Entschließung vom 11. Mai 1979 enthaltenen konkreten und realistischen Empfehlungen nicht nachgekommen ist;
5. stellt mit großem Unmut fest, daß der Rat in den vergangenen fünf Jahren bezüglich der Binnenschifffahrt nur einen einzigen nennenswerten Rechtsakt verabschiedet hat, und zwar die Richtlinie Nr. 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe⁴⁾, und über etliche Vorschläge, deren Durchführung dringend geboten gewesen wäre, keine Einigung erzielen konnte;
6. hält es für unbegreiflich, daß zu dem Vorschlag vom 7. Oktober 1983 für einen Beschluß über den Kapazitätsüberhang nicht die Stellungnahme des Parlaments eingeholt wurde;
7. hält das Nichtzustandekommen von Gemeinschaftsbeschlüssen über die Binnenschifffahrt für um so bedauerlicher, als dieser Verkehrszweig wesentliche Vorteile bietet: geringen Energieverbrauch, hohen Sicherheitsstandard und Umweltfreundlichkeit;
8. hält es deshalb für zweckmäßig, daß die Gemeinschaft – hauptsächlich im Interesse eines besseren Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Markt für Binnenschifffahrtstransportleistungen – schleunigst folgende Maßnahmen einleitet:

4) ABl. Nr. L 301 vom 28. Oktober 1982, S. 1

- in erster Linie ein durchdachtes europäisches Programm zur Abwrackung überschüssiger und veralteter Ladekapazität,
 - eine einheitliche Regelung für Stilllegungen, die zugleich geeignet ist, die negativen Folgen starker saisonaler Schwankungen oder konjunktureller Überkapazität auszugleichen,
 - eine Entwicklungspolitik für die Flußschifffahrt in den Mitgliedstaaten ohne Tradition in diesem Bereich, insbesondere in Italien für die Schifffahrt auf dem Fluß Po, wo ein Mangel an Schiffsraum festzustellen ist,
 - eine Strategie zum Verkauf von Binnenschiffen an Drittländer,
 - eine angemessenere Marktbeobachtung, die raschere und gezieltere Eingriffe ermöglicht,
 - ein befriedigendes Tarifsysteem und
 - die erforderlichen Vorsorgemaßnahmen gegen Dumping durch Ostblock-Reedereien nach Inbetriebnahme der Rhein-Main-Donau-Verbindung;
9. fordert die Kommission auf, binnen kurzem die Möglichkeiten einer gemeinschaftlichen Regelung für den Zugang zum Markt mit oder ohne Genehmigungssystem zu prüfen sowie die „Tour-de-Rôle“-Regelung zu untersuchen und geeignete Vorschläge auszuarbeiten, um unterschiedliche nationale Systeme zu verhindern und Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen bzw. zu unterbinden;
10. wünscht, daß diese Untersuchung auf der Grundlage des Plans zur Sanierung der Binnenschifffahrt durchgeführt wird, der schon 1982 nach mühsamen und langwierigen Verhandlungen von den beteiligten Binnenschifffahrtsorganisationen gebilligt wurde;
11. fordert die Kommission auf, dem Rat möglichst bald einen neuen Vorschlag zu unterbreiten, der auf eine zufriedenstellende Harmonisierung der Sozialbestimmungen für die Binnenschifffahrt abzielt, wobei im Zuge der Umverteilung der verfügbaren Arbeit Arbeitszeitverkürzung angestrebt und Mindestlöhne gewährleistet werden müssen;
12. mißt der Schaffung eines dichten europäischen Wasserstraßennetzes große Bedeutung bei und fordert die Kommission auf, bei der Vergabe von Beihilfen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinschaftlichem Interesse ihr Augenmerk sowohl auf die wichtigen Verkehrswege als auch auf die Beseitigung von Engpässen auf den kleineren grenzüberschreitenden Wasserstraßen zu richten; in diesem Zusammenhang sei im übrigen ausdrücklich auf den von der französischen Regierung am 1. Juni 1983 verabschiedeten ausgezeichneten Grégoire-Plan verwiesen;
13. erinnert die Kommission und den Rat an die besondere Beachtung, die Schifffahrtswegen in Mündungsgebieten geschenkt werden sollte;

14. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission und dem Rat sowie den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.